Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2933

Vragen van de leden **Visser** en **Azmani** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie over *verstekelingen die zich verstoppen in vrachtwagens* (ingezonden 18 juni 2015).

Antwoord van Minister **Van der Steur** (Veiligheid en Justitie), mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 17 juli 2015).

Vraag 1
Bent u bekend met de artikelen «Situatie zonder meer zorgwekkend» en Boete voor wachtende chauffeurs»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de mening dat het onrechtvaardig is dat nietsvermoedende chauffeurs, eenmaal aangekomen in het Verenigd Koninkrijk, worden beboet omdat zij ongemerkt en zonder schuld illegalen hebben meegenomen in hun vrachtwagen? Hoeveel Nederlandse chauffeurs zijn hierdoor gedupeerd in 2014 en 2015?

Antwoord 2
In de zogenaamde «Code of Practice» wordt door het Verenigd Koninkrijk (VK) een aantal beveiligingsmaatregelen voorgeschreven die een chauffeur moet naleven om te voorkomen dat verstekelingen in een voertuig klimmen. Naleving van de «Code of Practice» is van belang om te kunnen aantonen dat de chauffeur zorgvuldig heeft gehandeld. De boetes worden door het VK opgelegd op het moment dat transportondernemingen niet voldoen aan de door het VK opgestelde voorwaarden, zoals gesteld in de «Code of Practice». Hiervoor is het van belang dat de transportsector op de hoogte is van criteria die het VK hanteert. De Nederlandse en Britse autoriteiten en de Nederlandse vervoerorganisaties hebben afspraken gemaakt over het zo goed mogelijk informeren van de Nederlandse vrachtwagenchauffeurs.
Het aantal (mogelijke) Nederlandse gedupeerde chauffeurs in 2014 en 2015 is niet bekend.

[1] De Telegraaf, 16 juni 2015 en 17 juni 2015

ah-tk-20142015-2933
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Vraag 3
Deelt u de mening dat het onverteerbaar is om Nederlandse chauffeurs dubbel te beboeten, omdat zij niet voldoen aan de rij- en rusttijdenwet vanwege veel te lange wachttijden voor de oversteek? Bent u bereid uw Europese ambtsgenoten hierop aan te spreken, nog voor de volgende Transportraad die pas in oktober plaatsvindt?

Antwoord 3
Ik deel de zorgen van de sector over de veiligheid van de Nederlandse chauffeurs en de problemen die ze hebben vanwege de verstekelingen. De regels voor de rij- en rusttijden zijn er voor de verkeersveiligheid en om chauffeurs te beschermen tegen te lange werktijden. Oververmoeide chauffeurs zijn een gevaar op de weg, vandaar dat handhaving van deze regels in Europa een prioriteit is. Het is aan de vervoerder om binnen de grenzen van deze regelgeving een planning te maken. Hij moet altijd rekening houden met mogelijke vertragingen door bijvoorbeeld drukte op de weg, files, aanrijdroutes en wachttijden voor de oversteek naar Engeland.
Dat neemt niet weg dat de Europese verordening ruimte biedt voor uitzonderlijke situaties, waarbij kan worden afgeweken van de normale rij- en rusttijden. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft al aan EU commissaris Bulc haar zorgen geuit over de problemen voor de Nederlandse chauffeurs. Ook heeft zij dit aspect van de rij en rusttijden schriftelijk onder de aandacht gebracht bij EU commissaris Bulc en aangekaart bij haar Franse en Britse collega. Onverwachte situaties zoals een staking bij Calais kunnen gezien worden als uitzonderlijke situatie, waarvoor de regels ruimte bieden om af te wijken van de normale rij- en rusttijden. Het is van belang dat de inspecties van de verschillende landen daar oog voor hebben.

Vraag 4
Welke mogelijkheden zijn er om deze onrechtvaardigheid aan te pakken en tegelijkertijd de chauffeurs die willens en wetens meewerken aan mensensmokkel wel aan te pakken? Wat kan Nederland hierin zelfstandig doen en wat is er nodig in Europees verband?

Antwoord 4
De aanpak van mensensmokkel is een prioriteit van dit kabinet. Mensensmokkel is een grensoverschrijdend delict en de aanpak van dit fenomeen is bij uitstek een terrein waar Europese samenwerking noodzakelijk is. Daarom heeft Nederland deze problematiek in de (geëigende) Europese gremia onder de aandacht gebracht. Daarnaast is deze problematiek ook besproken in bilaterale overleggen met België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Op nationaal niveau worden door de betrokken operationele diensten de nodige inspanningen verricht om mensensmokkel tegen te gaan.

Vraag 5
Bent u bereid om in samenspraak met de transportsector te komen tot nadere maatregelen?

Antwoord 5
Ja. De verstekelingenproblematiek in Calais en de gevolgen hiervan voor de Nederlandse transportsector hebben al enige tijd de nodige aandacht van het kabinet. Het kabinet heeft in de afgelopen periode dan ook geïnvesteerd in de samenwerking met de transportsector. In dit verband heeft het kabinet met Transportsector afgesproken om de problematiek gezamenlijk aan te pakken, onder andere door nauwere samenwerking met de Koninklijke Marechaussee (KMar) en de autoriteiten van andere Europese landen.

Vraag 6
Klopt de stelling van verladersorganisatie EVO dat het vluchtelingenprobleem zich in hoog tempo van de Franse plaats Calais naar Nederland verplaatst? Zo ja, welke maatregelen worden er getroffen om dit tegen te gaan?

Antwoord 6
Op dit moment zijn er nog geen concrete aanwijzingen dat het vluchtelingenprobleem zich in hoog tempo van de Franse plaats Calais naar Nederland verplaatst. Uiteraard is het kabinet wel alert dat deze problematiek zich niet

verplaatst naar Nederlandse havens. Het kabinet heeft hiertoe de nodige maatregelen in Nederland getroffen. Op basis van risicoanalyse worden informatie gestuurde controles van de KMar op een aantal locaties geïntensiveerd.

Vraag 7
Bent u bereid om vreemdelingencontroles met mobiel toezicht aan de landsgrenzen van Nederland te intensiveren in samenwerking met de buurlanden, waarbij aangetroffen illegale vreemdelingen kunnen worden overgedragen aan de autoriteiten van deze buurlanden waarmee wordt voorkomen dat chauffeurs in Nederland rijden met illegale vreemdelingen of de oversteek vanuit Nederland naar Verenigd Koninkrijk wordt gemaakt met hoge boetes tot gevolg?

Antwoord 7
In de brief van 23 juni 2015 is uw Kamer geïnformeerd over de maatregelen die het kabinet heeft genomen om de verstekelingenproblematiek in Nederland tegen te gaan. Zoals gezegd zijn de informatie gestuurde controles van de KMar op een aantal locaties geïntensiveerd. Verder heeft de politie en de KMar ook extra aandacht voor deze groep personen in het toezichtproces in de grensstreken.

Vraag 8
Bent u voornemens dit probleem nog voor de volgende Transportraad in oktober bespreekbaar te maken? Zo nee, op welke wijze gaat u dit probleem agenderen in Europees verband?

Antwoord 8
De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft tijdens de Transportraad van 11 juni jongstleden over de verstekelingenproblematiek reeds gesproken met de Europese commissaris voor Transport, Mevrouw Bulc, en met haar Franse en Engelse transport collega's. Ook heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu dit aspect van de rij en rusttijden begin juli bij de EU Commissaris Bulc schriftelijk onder de aandacht gebracht en hierover gesproken met haar Franse en Engelse transport collega's. Daarnaast heb ik deze problematiek met mijn collega's uit België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk besproken.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van de leden Hoogland en Kerstens (beiden PvdA), ingezonden 8 juni 2015 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2014–2015, nr. 2934)